
Mladen Jardas, mag.ing.
E-mail: mladen.jardas@gmail.com
Pomorski Fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51000 Rijeka

Značenje i uloga Luke Rijeka u prometnom i gospodarskom razvitku Republike Hrvatske

SAŽETAK

Luka Rijeka je po „Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama“ klasificirana kao luka od međunarodnog gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku te kao takva ostvaruje brojne pozitivne efekte za nacionalno gospodarstvo. To se potvrđuje i kroz brojne koncesionare Lučke uprave Rijeka koji na lučkom području obavljaju različite osnovne i dopunske lučko-transportne djelatnosti. Ulaskom Hrvatske u EU na području riječke luke otvorile su se mnoge mogućnosti, kao što su ukidanje carinske zone, bolja cirkulacija robe između Hrvatske i zemalja EU, ali i direktnih domaćih i stranih ulaganja i, prije svega, povezivanja europskog i azijskog tržišta. Da bi riječka luka uspjela vratiti svoju staru slavu, potrebna je integracija svih čimbenika koji imaju korist i utjecaj na lučko poslovanje. Lučka uprava Rijeka zajedno s najvećim koncesionarom „Lukom Rijeka“ pred novim je izazovom realizacije važnih strateških projekata kako za sam grad Rijeku, tako i za Republiku Hrvatsku. To su projekti poput „Gateway projecta“ i „Waterfronta“, proširenje skladišno-proizvodne zone Škrljevo, na što se nadovezuju nacionalni strateški projekti, kao što su „Nizinska pruga Rijeka-Zagreb“ te prometno-logistički centar „Miklavije“ i proširenje industrijske zone Kukuljanovo.

Cljučne riječi: luka Rijeka, multiplikator, strateški projekti, prometno-logistički centar.

1. UVOD

Luka međunarodnog javnog prometa predstavlja prometno, trgovačko, industrijsko i robno-distribucijsko čvorište koje, po prirodi svoje geostrateške i geoprometne pozicije, tehničko-tehnološki i organizacijski integrira vodni i kopneni promet u jedinstveni prometni sustav. Budući da roba sačinjava zajednički predmet rada svih sudionika u prometnom i gospodarskom sustavu, sve funkcije svih sudionika u robnom prometu determinirane su zahtjevima robe, odnosno kupca transportnih usluga. U takvim okolnostima luka se ne može promatrati kao zatvoreni operativni i gospodarski sustav, već isključivo kao integrirajući čimbenik koji, posredstvom svojih interakcijskih sprega, treba osiguravati dinamičku funkciju i razvoj podređenih i nadređenih sustava.

Predmet ovog istraživanja predstavlja aktivnost riječkog lučkog područja kao velikog prometnog čvorišta međunarodnog javnog prometa, omogućujući svim korisnicima poslovanje pod jednakim i javno dostupnim uvjetima.

Budući da luka međunarodnog javnog prometa, općenito, nije sama sebi svrhom, već čimbenik svoga funkcionalnog okruženja, otvara se problem sustavnog upravljanja s tim velikim i posebno važnim resursom za postizanje strateških ciljeva, što je i **problem** ovog istraživanja.

Svrha ovog istraživanja predstavlja analizu strukture i funkcije riječke luke, kao inputa za razvoj gospodarstva Republike Hrvatske koji se temelji na usklađivanju kvalitete u odnosu na cijenu lučke i ukupne prometne usluge.

Cilj ovog istraživanja je utvrditi strateške resurse i tehnologije te uvjete pod kojim se razvoj riječke luke može uporabiti, kao specijalni instrument državne gospodarske politike, ali i svih popratnih djelatnosti na lučkom području i na riječkom prometnom pravcu koji bi imali utjecaj i korist od razvoja luke.

2. EKONOMSKI MULTIPLIKATOR

Luka Rijeka je luka od međunarodnog gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku te kao takva ostvaruje brojne pozitivne efekte na nacionalno gospodarstvo. Ukupno 63 koncesionara djeluju na području koje pokriva Lučka uprava Rijeka. Velik broj koncesionara podrazumijeva postojanje potrebe za većom količinom prometno-logističkih usluga, a time i za stvaranjem prihoda od poslovnih subjekata koji obavljaju te usluge. Koncesionari direktno i indirektno ostvaruju svoje prihode na lučkom području, proizvedeći istodobno multiplikativni efekt na cjelokupno nacionalno gospodarstvo.

Učinke koja luka ostvaruje svojim poslovanjem iskazuju se na dva načina. Direktni učinak predstavlja sve one subjekte koji izravno imaju utjecaj na poslovanje luke poput brodara, kopnenih prijevoznika, špeditera, agenata itd., dok se indirektni učinak odnosi na sva poduzeća koja ostvaruju svoje prihode samim poslovanjem luke kao što su HC, HAC, INA, HEP, trgovina, ugotiteljstvo itd.¹

Multiplikativni efekt određuje se input – output analizom aktivnosti na promatranom području. Kada se odredi koji sve subjekti ostvaruju prihode, lako se može doći do podataka o poslovnim prihodima poduzeća, o bruto dodanoj vrijednosti te o ukupnom broju zaposlenika koji ostvaruju prihod od same luke.

Tablica 1: Broj zaposlenih u poslovanju riječke luke

Lučka uprava Rijeka	52
Koncesionari na lučkom području	1.400
Brodari	75
Kopneni prijevoznici	880
Špediteri	215
Pomorski agenti	285
Ukupno zaposleni	2.907

Izvor: Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske, Inženjerski biro, 2010, str. 27

Iz tablice 1. vidi se da je u cjelokupnom poslovanju luke sudjelovalo 2.907 zaposlenika. Uzmemo li u obzir prosječnu hrvatsku bruto plaću, dobiva se trošak svih zaposlenika koji iznosi 279.560.376 kuna godišnje.² Dodatno gledajući primjer najvećeg hrvatskog cestovnog prijevoznika „La Log“ d.o.o. i primjer hrvatskog željezničkog prijevoznika „HŽ Cargo“ d.o.o. Zagreb, a primjenom vaganog prosjeka utvrđeno je da kopneni prijevoznici imaju približno 1,2 zaposlenika na 1 milijun kuna prihoda. Pri procjeni broja zaposlenika kod špeditera i pomorskih agenata također su korištene iste pretpostavke o ostvarenim prihodima. Promatrajući primjere špediterskih poduzeća „Schenker“ d.o.o. Rijeka, „Transadria“ d.d. Rijeka i „Intereuropa“ d.o.o. Rijeka te pomorskih agencija „Transagent“ d.o.o. Rijeka i „Jadroagent“ d.d. Rijeka, utvrđeno je da špediteri u prosjeku imaju približno 2, a pomorske agencije približno 3,5 zaposlenika na milijun kuna ostvarenih prihoda.³

¹ Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske, Inženjerski biro, 2010., str.14

² Prosječna bruto plaća iznosi 8014 kuna prema http://www.dzs.hr/Hrv/system/first_results.htm

³ Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske,

Tablica 2: Ostvareni multiplikativni faktor riječke luke prekrcajem jednog 40' kontejnera na relaciji Malta – Zagreb

Koliko okruženje zarađuje od jednog 40' kontejnera u riječkoj luci?	
<i>Poslovni subjekti</i>	<i>Prihodi (cca)</i>
LUKA	100 USD
BRODARI	270 USD
KOPNENI PRIJEVOZNICI*	600 USD
ŠPEDITERI	50 USD
AGENTI	50 USD
SVJETLARINA	20 USD
OSTALI SUDIONICI u otpremi kontejnera	80 USD
UKUPNO:	1.170 USD

Izvor: <http://www.pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strateska-prometna-promisljanja.html> (30.01.2014.)

Prema tablici 2. dolazi se do zaključka da 1 USD prihoda luke Rijeka, ostalim sudionicima donosi najmanje 11 USD novog prihoda.

Gledajući suvremene luke i logističko-distributivne centre gdje se roba oplemenjuje, skladišti, doraduje, predviđa se da bi ulaskom 1 američkog dolara u luku Rijeka ostali sudionici u prometu ostvarili 20 američkih dolara novog prihoda. Luka Kopar može poslužiti kao primjer sustavnog dugogodišnjeg stalnog ulaganja u lučke kapacitete i prometnu infrastrukturu te se približava multiplikatoru 20.⁴

3. STRATEŠKA RJEŠENJA ZA UNAPRJEĐENJE RAZVOJA RIJEČKE LUKE

Rijeka i riječka luka 1873. godine imala je najmoderniju željezničku prugu toga vremena, međutim, ista ta željeznica se i danas koristi što je impliciralo njeno zaostajanje u odnosu na konkurente. Ipak, danas se može govoriti o nastojanjima da se neki davno započeti strateški projekti konačno realiziraju, prije svega, u okrilju potvrđenih prometnih koridora cestovne i željezničke infrastrukturne mreže EU, čija je Republika Hrvatska odnedavno punopravna članica. To bi moglo uskoro podignuti značaj riječke luke ne samo kao značajnog prometnog čvorišta za Republiku Hrvatsku, nego i za sve ostale zemlje u okruženju.

Jedno od takvih rješenja predstavljao bi „Gateway project”, odnosno proširenje „Zagrebačkog pristaništa“ koje bi imalo 20 metara dubok gaz, mogao bi primiti brodove pete generacije kapaciteta 10.000 TEU te se procjenjuje da bi godišnji kapacitet terminala iznosio 3 milijuna TEU/godišnje.⁵ Da bi „Zagrebačko pristanište” dobilo puni smisao, potrebna je adekvatna prometna infrastruktura. U planu je izgradnja željezničke pruge Rijeka – Zagreb – Botovo (slika 2.) čime bi Rijeka postala strateško čvorište između EU i prekomorskih zemalja Bliskog i Dalekog istoka.

Inženjerski biro, 2010., str.28

⁴ <http://www.pomorskodobro.com/hr/fokus-ivan-milos.html> (04.02.2014.)

⁵ http://www.portauthority.hr/razvojni_projekti/rijeka_gateway_projekt/kontejnerski_terminal_zagrebacko_pristaniste (04.02.2014.)

Slika 1: Temeljni transeuropski mrežni koridori (TEN-T koridori)



Izvor: http://www.tentdays2013.eu/Doc/b1_2013_brochure_lowres.pdf (04.02.2014)

Europska komisija je 17.10.2013. objavila nove karte na kojima je prikazano devet glavnih koridora koji će biti okosnica za promet unutar europskog jedinstvenog tržišta i kojima će se bitno izmijeniti veze između Istoka i Zapada. U skladu s tim ciljem, financijska sredstva EU-a za prometnu infrastrukturu utrošit će se za razdoblje 2014. – 2020. i iznositi 26 milijardi eura. Tim koridorima se želi povezati postojeća rascjepkana mreža europskih cesta, željeznica, zračnih luka i kanala u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T).

Mediterranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale, prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Paralelno s tim, kao njegov sastavni dio, je i pravac **Rijeka-Zagreb-Budimpešta**, a između ta dva paralelna pravca nalazi se poveznica Zagreb-Slovenija. Rijječ je o cestovnom i željezničkom koridoru.

Slika 2: Detaljni cestovni i željeznički koridor Rijeka – Zagreb – Budimpešta



Izvor: http://www.tentdays2013.eu/Doc/b1_2013_brochure_lowres.pdf (04.02.2014)

Planirani koridor željezničke pruge u razvojnim je planovima „Hrvatskih željeznica” dobio prioritet, pa je odlučeno da se na cijelom potezu od državne granice s Mađarskom

do Rijeke osiguraju uvjeti dvokolosiječnosti, te da se pruga osposobi za brzinu od 100 (140) km/sat za teretni promet. Isto tako osiguravaju se potrebni uvjeti za realizaciju planiranog kapaciteta nove pruge od 25 do 30 milijuna tona tereta godišnje.⁶

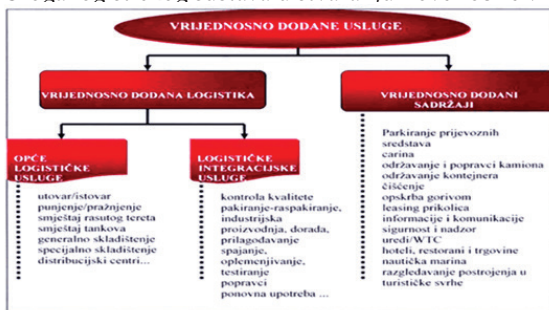
Trenutna željeznička pruga Rijeka-Zagreb-Budimpešta je jednokolosiječna, maksimalnog kapaciteta 5 milijuna tona terena godišnje, a maksimalna brzina iznosi 30 km/sat.

Vlada RH privremeno je odustala od investicije vezane za projekt nizinske pruge Rijeka-Zagreb-Botovo te je ušla u projekt rekonstrukcije postojeće pruge, čime će se povećati kapacitet pruge na 6 tisuća tona tereta neto godišnje.

Da bi luka bila potpuno konkurentna, potrebna je izgradnja prometno-logističkog centra i radne zone „Miklavije” s površinom od 1,5 milijuna m².⁷ „Miklavije” bi predstavljalo strateško mjesto gdje bi se roba oplemenjivala, skladištila, doradivala (slika 3.), te bi se time postigao multiplikativni efekt 20, odnosno na 1 američki dolar ostvarenog prihoda luke Rijeka, stvorila bi se nova vrijednost u iznosu od 20 američkih dolara. Prednosti „Miklavija” su dobra željeznička i cestovna povezanost s lučkim središtem, a ujedno i odlična povezanost s zemljama u EU okruženju. Najveći dobitak „Miklavija” je njegova izuzetna blizina luci, čime bi se smanjile gužve u gradskom prometu i samim time emisije plinova, čime bi se ostvario i ekološki učinak ovog projekta. U „Miklaviju” bi se nalazile sve potrebne usluge koje može zahtijevati prometno-logistički centar kao što su carina, banka, otvoreni i zatvoreni skladišni prostori, sportsko-rekreacijski sadržaji, remontni centar za teška vozila, trgovine i sl.⁸

Razvoj zone „Miklavija” usko je povezan s nekoliko strateških projekata grada Rijeke i Primorsko-goranske županije, a to su, prije svega, izgradnja zapadnog kontejnerskog terminala Luke Rijeka na Zagrebačkoj obali koji je u fazi traženja budućeg koncesionara Lučke uprave Rijeka i dio je Gateway projekta. Na to se potom nadovezuje izgradnja nove prometnice D 403 tzv. zapadnim izlazom iz grada koji bi teret iz riječke luke najbržim i najkraćim putem trebao biti prebačen na autocestu i dalje prema intermodalnoj zoni „Miklavije”. Paralelno se radi na rješavanju rekonstrukcije željezničke pruge koja bi trebala biti u funkciji izvlačenja tereta prema zoni „Miklavija”. Što se same zone „Miklavije” tiče Općina Matulji je pred realizacijom stjecanja vlasništva nad budućim prostorom intermodalne zone (radi se o podmirenju naknade Hrvatskim šumama d.d.) što bi joj onda omogućilo pregovore s potencijalnim strateškim investitorima u razvoj zone u nekoliko faza, a prije svega se razmatra izgradnja novog kamionskog terminala.

Slika 3: Uloga logističkog sustava u stvaranju nove robne vrijednosti



Izvor: <http://pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strate%C5%A1ka-prometna-promislanja.html> (04.02.2014.)

⁶ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=7418> (04.02.2014.)

⁷ <http://www.novilist.hr/Vijesti/Regija/Opatija/Matuljski-posao-stoljeca-Amerikanci-ulazu-60-milijuna-kuna-u-tvrtku-Miklavija-LC> (04.02.2014.)

⁸ <http://pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strate%C5%A1ka-prometna-promislanja.html> (04.02.2014.)

Potpuni oporavak riječka luka doživjet će povezivanjem navedenih projekata u jednu cjelinu. Time bi se omogućio, ne samo razvoj riječke luke, nego jednim dijelom i oporavak Republike Hrvatske iz gospodarske krize u kojoj se nalazi. Da bi se to ostvarilo, potrebno je zajedničko djelovanje svih subjekata na prometnom pravcu s obzirom da, kako je prikazano u ovom radu, oni također ubiru dio kolača koji se nudi na tržištu.

4. ZAKLJUČAK

Iz rezultata ovog istraživanja jasno se može detektirati da područje riječke luke predstavlja ključno međunarodno prometno čvorište koje funkcionalno integrira područje Republike Hrvatske i zemalja Središnje te Jugoistočne Europe s cijelim svijetom, a osobito sa zemljama Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka koje, s dvije trećine svih svjetskih robnih proizvođača/potrošača, predstavljaju najveće tržište na svijetu.

Ulaganjem napora u realizaciju plana restrukturiranja i razvoja riječke luke, ujedno se ulaže u prometni sustav kako Republike Hrvatske, tako i cjelokupne regije. Republika Hrvatska teži boljoj i bržoj povezanosti s ostatkom Europe, stoga su preduvjet tom cilju uključivanje hrvatskih koridora u mrežu transeuropskih prometnica što, osim navedenoga, dovodi i do daljnjeg razvoja i širenja poslovnih aktivnosti. U prilog tomu ide i geoprometni položaj riječke luke koja predstavlja sjecište svih prometnih i prekrcajnih aktivnosti regije te najkraći i najekonomičniji put povezivanja Europe sa Sredozemljem, ali i cijelim svijetom. Ekonomski multiplikatori, koje generira međunarodni robni promet preko riječke luke i koji se danas procjenjuje na koeficijent 11, pokazuju da luka predstavlja strateški instrument državne gospodarske politike. Time se dokazuje strateška i gospodarska opravdanost ulaganja razvojnog kapitala u lučko-prometne kapacitete među kojima se posebno ističe izgradnja matičnog kontejnerskog terminala „Zagrebačko pristanište“, nizinske željezničke pruge Rijeka – Zagreb – Botovo te prometno-logističkog centra „Miklavije“.

LITERATURA

1) Knjige

1. Dundović Č. i dr., Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Glosa, Rijeka, 2006.
2. Hlača B., „Prometni koridori i robni tokovi“, autorizirana predavanja, Veleučilište u Rijeci, 2004.
3. Kesić B. i dr., studija: Položaj luka Sjevernog Jadrana, Pomorski fakultet, Rijeka 2008.
4. Luka kao složen sustav : Rijeka - glavna hrvatska luka. Zagreb : Akademija tehničkih znanosti Hrvatske : Hrvatsko društvo za sustave, 1999.
5. Malenica D, Informacija o realizaciji projekta prometno – logističkog centra lociranog na području buduće RZ 12 između Rupe i Matulja, Rijeka, 2007.
6. Miloš I., Tehnologija i organizacija multimodalnog prometa, Veleučilište u Rijeci, 2011.
7. Mlinarević i dr., Kompleksni učinci ulaganja u modernizaciju riječke luke na gospodarstvo Republike Hrvatske, Inženjerski biro, 2010.

2) Internet

8. <http://www.mmpi.hr/userdocsimages/2007/NovanizinskaPrugaBotovo-Zagreb-Rijeka.pdf>

9. <http://www.scribd.com/doc/49190500/6-dundovic-rudic>
10. <http://www.ind-zone.hr/ZoneMap.aspx?lang=EN>
11. www.nn.hr
12. <http://www.portauthority.hr>
13. <http://www.pomorskodobro.com/hr/projekti/156-strateska-prometna-promisljanja.html>
14. http://www.tentdays2013.eu/Doc/b1_2013_brochure_lowres.pdf

Importance and Role of the Port of Rijeka in Transport and Economic Development of the Republic of Croatia

SUMMARY

The Port of Rijeka according to the “Law of Maritime Property and Seaports“ is classified as a port of international economic importance for the Republic of Croatia, and as such generates many positive effects on the national economy. This is confirmed by many concessionaires of the Port Authority of Rijeka that perform various basic and supplementary port-transport activities in the port area. With Croatia’s accession to the EU, in the area of the Port of Rijeka many possibilities have opened, such as abolition of customs zones, better circulation of goods between Croatia and the EU countries, but also direct domestic and foreign investments and above all the connection between the European and Asian market. In order to restore its old glory, the Port of Rijeka must combine all factors which have benefits and impact on the port activities. The Port Authority of Rijeka together with the largest concessionaire *Port of Rijeka j.s.c.* is confronting the challenge of implementing important strategic projects not only for the City of Rijeka, but also for the Republic of Croatia such as “Gateway Project”, “Waterfront” and the expansion of the warehouse-production zone Škrljevo, which is followed by the national strategic projects like “Lowland Railway Rijeka-Zagreb”, the traffic-logistics centre “Miklavlje” and the expansion of the industrial zone “Kukuljanovo”.

Key words: port of Rijeka, multiplier, strategic projects, traffic-logistics centre.